

На правах рукописи

Гумеров Ильдар Анварович

**КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА
ПРЕСТУПНОГО НАРУШЕНИЯ
ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И
ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
И ЕГО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ**

Специальность: 12.00.08 – уголовное право и криминология;
уголовно-исполнительное право

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Казань – 2004

Работа выполнена на кафедре уголовного права государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Казанский Государственный Университет им. В.И.Ульянова-Ленина».

Научный руководитель: доктор юридических наук,
профессор Сидоров Борис Васильевич

Официальные оппоненты: доктор юридических наук,
профессор Шеслер Александр Викторович;
кандидат юридических наук, доцент
Хамитов Радик Нахимович

Ведущая организация: Чебоксарский кооперативный институт
Московского университета потребительской
кооперации

Защита диссертации состоится « 11 » мая 2004 года в 10.00 часов на заседании Диссертационного Совета Д.212.081.13 по защите диссертации на соискание ученой степени доктора юридических наук при Казанском государственном университете им. В.И. Ульянова-Ленина по адресу: 420008, г.Казань, ул. Кремлевская, д. 18, юридический факультет, ауд. 326.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Казанского Государственного Университета.

Автореферат разослан 11 апреля 2004 года.

Ученый секретарь Диссертационного Совета,
кандидат юридических наук, доцент А.Р.Каюмова

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Борьба с нарушением правил безопасности и эксплуатации транспортных средств, включающим административно-наказуемые и уголовно-наказуемые дорожно-транспортные происшествия (ДТП), является одной из наиболее сложных и важных проблем, требующих постоянного внимания и решения со стороны общества.

Автомобильный транспорт обеспечивает перевозку грузов и пассажиров «от двери до двери» и является единственным видом транспорта в сложных природно-климатических и других затруднительных дорожных условиях. Ни один вид транспорта не может функционировать без автомобильного транспорта. В современной России автомобиль для многих перестал быть роскошью и стал необходимым средством передвижения. Однако автомобильный транспорт является источником повышенной опасности и самым опасным видом транспорта: Он в 12 раз опаснее морского и речного транспорта, в 3 раза опаснее железнодорожного и в 1,5 раза опаснее воздушного¹.

По данным Всемирной Организации Здравоохранения (ВОЗ) и Европейской Экономической комиссии (ЕЭК) ООН среди причин смерти населения Земли дорожно-транспортные происшествия (ДТП) занимают третье место после злокачественных опухолей и сердечно-сосудистых заболеваний, а среди группы населения до 34 лет – первое место².

Каждый год во всем мире погибают более 500 тыс. и получают ранения около 15 млн. человек. В среднем только за три дня количество погибших на автомобильных дорогах больше числа погибших в результате транспортных происшествий на авиационном, железнодорожном, морском и речном транспорте в целом в течение года³.

Уровень аварийности на автомобильном транспорте в СНГ гораздо выше, чем в западных странах. Например, число погибших на 10 тыс. автомобилей в СНГ в 6,7 раза больше, чем в странах Запада, а число погибших на 100 пострадавших – в 5,5 раза выше. Пробег автомобилей на одного погибшего в странах Запада в 19,5 раза больше, чем в странах СНГ, число автомобилей, приходящихся на одного погибшего, больше в 6,3 раза, а число автомобилей на 100 тыс. население – в 4 раза. Ежегодно в странах СНГ от ДТП погибает 65-70 тыс. человек и 300-350 тыс. человек получает серьезные ранения.

¹ – из расчета на число погибших, отнесенных к 1 млн. пассажиров / км.

² – См.: Информационный бюллетень СК при МВД РФ, 1999, № 2. – с.97

³ – См.: Ермаков Ф.Х. «Организация и безопасность дорожного движения» – Казань, 1993.

На дорогах России ежегодно в среднем погибает 35-37 тыс. человек и около 180-200 тыс. человек получают серьезные ранения⁴. В 2002 г. в

Российской Федерации было зарегистрировано около 185 тыс. ДТП. Рост ДТП наблюдался в более чем 60 регионах страны.

В Республике Татарстан в 2002 г. было зарегистрировано более 6 тыс. ДТП, в которых погибло 862 человека, что на 18,8% больше, чем в 2001 г. В 2002 г. Республика Татарстан вошла в тройку «призеров» по росту ДТП. Не лучше обстоят дела с ДТП РТ и в 2003 г., особенно по числу погибших в результате аварий на автотранспорте.⁵

В результате ДТП обществу причиняется материальный ущерб, который по подсчетам экономистов, ежегодно составляет 14 трлн.рублей. Столь значительный ущерб, причиняемый в сфере использования механических транспортных средств, создает дополнительные трудности и препятствия в осуществлении социально-экономических реформ в период нестабильной российской экономики.

Недооценка общественной опасности нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств ослабляет борьбу с ними. Приведенные выше цифры свидетельствуют о том, что борьбе с этими правонарушениями не уделяется должного внимания.

Необходимо изучить положительный международный опыт, позволяющий снизить темпы аварийности на автомобильном транспорте при неизбежном возрастании темпов автомобилизации. Так, по данным ЕЭК ООН за 25 лет (с 1975 по 2000 г.) в 51 стране Европы и Северной Америки рост ДТП составил 42% (ежегодно – 1,7%), рост числа погибших – 18,6% (ежегодно – 0,75%), рост числа раненых – 30% (ежегодно – 1,2%), тогда как число транспортных средств возросло с 280 млн. до 438 млн., т.е. рост парка механических транспортных средств составил 57% (ежегодно – 3,8%)⁴. В указанных странах, начиная с конца 70-х г.г., проводится системная государственная политика по снижению аварийности на автомобильном транспорте. Россия и другие страны СНГ вступили в фазу экономического развития, сопровождающуюся ростом автомобилизации, поэтому им необходимо предпринять эффективные комплексные мероприятия, направленные на предупреждение ДТП. Важное место должно отводиться созданию государственной системы организации и управления по обеспечению безопасности дорожного движения.

Актуальными являются также вопросы разграничения преступных и правонарушающих ДТП, из которых первые требуют проведения первоочередных профилактических мероприятий. По нашим данным около 40% ДТП относятся к уголовно-наказуемым.

⁴ – Stop, 2000, № 6 (38) – с.3

⁵ – Stop, 2000, № 6 (38) – с.4 - 5.

Необходимы не только знание юридической природы преступного нарушения, правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств и правильное решение вопросов уголовной ответственности и наказания за совершение преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ,

но и поиск оптимальной конструкции данной статьи, других решений законодателя, направленных на усиление роли уголовного закона в предупреждении автотранспортных преступлений. Федеральный закон № 162 от 8 декабря 2003 г., исключивший из УК РФ ст. 265 (« Оставление места дорожно-транспортного происшествия»), также требует глубокого осмысления и оценки.

Состояние научной разработанности проблемы.

Проблема борьбы с преступными нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, кратко именуемыми в литературе автотранспортными преступлениями, разрабатывалась ранее преимущественно в связи с исследованием неосторожных преступлений и неосторожных преступлений в сфере использования источников повышенной опасности, транспортных преступлений и преступлений в сфере безопасности движения и эксплуатации механических транспортных средств. Особенно интенсивно разрабатывался уголовно-правовой аспект проблемы: неосторожной вины, классификации преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств, и некоторые другие. Эти исследования проблемы на монографическом уровне проводились Белокобыльским Н.Н., Волковым Б.С., Галаховой А.В., Галиакберовым Р.Р., Гарбуза А.Д., Гринбергом М.С., Дагелем П.С., Долговой А.И., Ермаковым Ф.К., Жулевым В., Злобиным Г.А., Зотовым Б.Л., Касынюк В.И., Квашисом В.Е., Козаченко И.Я., Коробеевым А.И., Корчевой З.Г., Котовым Д.П., Красиковым Ю.А., Кузнецовой Н.Ф., Кудрявцевым В.Н., Куриновым Б.А., Лукьяновым В.В., Макашвили В.Г., Нерсисяном В.А., Гигонтковским А.А., Рарогом А.И., Сухаревым Е.А., Тарарухиным С.А., Трухиным А.М., Угрехелидзе М.Г., Чучаевым А.И., Эминовым В.Е. и др. Однако исследования касающиеся криминологической характеристики и предупреждения рассматриваемых преступлений в условиях рыночных отношений в последние годы на монографическом уровне не проводились. Недостаточно исследовался и уголовно-правовой аспект проблемы в связи с принятием УК РФ 1996 г. и теми изменениями, которые внес в него ФЗ № 162 от 8 декабря 2003 г., а также с учетом положительного опыта зарубежного законодателя.

Кроме того, некоторые вопросы исследуемой проблемы решаются в литературе неоднозначно, а некоторые противоречиво.

Объектом исследования являются криминологические и криминологически значимые аспекты борьбы с преступными нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

В качестве предмета исследования выступают нормы УК РФ и ряда зарубежных государств, предусматривающие уголовно-правовые средства борьбы с преступными нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, практика применения соответствующих норм УК РФ судами и следственными органами,

нормативные акты, являющиеся правовой основой предупреждения рассматриваемых преступлений, субъекты их криминологической профилактики, преступники и жертвы этих преступлений.

Цели и задачи диссертационного исследования.

Целью исследования является разработка предложений по улучшению криминологической профилактики преступного нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств и совершенствованию норм УК РФ, предусматривающих уголовно-правовые средства борьбы с указанными преступлениями, иных нормативных актов, служащих правовой основой предупреждения дорожно-транспортных происшествий, с учетом современного уровня организации дорожного движения, технических данных, относящихся к состоянию дорог, технической характеристики транспортных средств, физиологических и психических возможностей участников дорожного движения (водителей, пешеходов, велосипедистов и др.).

В качестве **задач**, которые конкретизируют цель исследования, выступают:

- изучение и анализ состояния, структуры, динамики и тенденций развития преступного нарушения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств;
- криминологическая характеристика лиц, совершающих рассматриваемые преступления;
- характеристика жертв автотранспортных преступлений;
- анализ криминогенных обстоятельств, составляющих причинный комплекс дорожно-транспортных происшествий в целом и уголовно-наказуемых ДТП в частности;
- изучение механизма совершения дорожно-транспортных происшествий и основных компонентов дорожного движения, обеспечивающих его безопасность;
- изучение и анализ мер предупреждения нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, включая виктимологический аспект их предупреждения;
- анализ норм УК РФ, предусматривающих уголовно-правовые гарантии безопасности дорожного движения, и изучение возможностей для их совершенствования с целью усиления их предупредительного потенциала и повышения их эффективности;
- анализ зарубежного уголовного законодательства об ответственности за преступное нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств и сопоставление его с соответствующими нормами уголовного законодательства РФ;
- анализ соответствующей следственной, судебной и экспертной практики по делам исследуемой категории;

- анализ правовых актов, служащих нормативной базой предупреждения дорожно-транспортных происшествий.

Методологическую базу исследования составляют положения диалектического материализма. При выполнении работы применялись следующие методы исследования: исторический, сравнительный, формально-логический, системно-структурного анализа, социологический, статистический и др.

Теоретической основой исследования служили труды в области теории права, уголовного права, криминологии, криминалистики, уголовного процесса, философии, психологии, судебной медицины.

При разработке темы диссертации автор опирался на работы: Дагеля П.С., Ермакова Ф.Х., Зотова Б.Л., Куринова Б.А., Коробеева А.И., Чучаева А.И. и ряда других ранее указанных авторов.

Нормативную основу работы составляли Конституция РФ, уголовное законодательство России и некоторых других государств, иное законодательство Российской Федерации (конституционное, гражданское, административное и др.), постановления Конституционного Суда РФ и Верховного Суда РФ, имеющие отношение к рассматриваемой автором проблеме исследования.

Эмпирическая база исследования включает в себя:

- а) общероссийские и региональные (Республики Татарстан) статистические данные МВД РФ и МВД РТ за 1997 – 2003 г.г.;
- б) материалы 120 уголовных дел по делам о преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ;
- в) статистические данные судебного департамента Министерства юстиции РФ по РТ за 1997 – 2003 г.г.;
- г) данные формализованного опроса 120 водителей транспортных средств, привлеченных к уголовной ответственности за автотранспортные преступления.

Научная новизна диссертационного исследования состоит в том, что это одна из первых монографических работ, в которой дается криминологическая характеристика состояния, структуры и динамики преступных нарушений правил безопасности движений и эксплуатации транспортных средств за семь последних лет, выявляются региональные особенности этого вида неосторожных преступлений в Республике Татарстан и тенденции их развития, дается криминологическая характеристика лиц, нарушающих указанные правила, анализ причинного комплекса, вызывающего и обуславливающего совершение рассматриваемых преступлений, изучается состояние системы их предупреждения, делаются выводы и предложения по результатам проведенного исследования.

Предложения по совершенствованию и повышению эффективности функционирования системы борьбы и предупреждения преступного нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных

средств, заключаются в следующих положениях и выводах, выносимых на защиту, а именно то, что:

- 1) необходим комплексный теоретико-прикладной характер изучения данной проблемы, использование знаний административного и уголовного права, криминалистики, уголовного процесса и ряда других наук для исследования вопросов имеющих комплексных характер и использования результатов комплексный криминологический исследований для совершенствования уголовно-правовых норм, обеспечивающих уголовно-правовую защиту безопасности дорожного движения;
- 2) комплексный характер исследования предполагает использование статистики дорожно-транспортных происшествий, судебно-следственной и экспертной практики по уголовным делам рассматриваемой категории, что позволяет выявить недостатки законодательной конструкции некоторых статей УК РФ, направленных на борьбу с этими преступлениями;
- 3) недооценка степени опасности преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств приводит к ослаблению борьбы с этим видом неосторожных преступлений и, как следствие этого, их постоянному росту и увеличению причиняемого ими вреда;
- 4) рост числа рассматриваемых преступлений и увеличение причиняемого ими вреда вызывают необходимость разработки системы мер, способных приостановить этот рост и увеличение негативных последствий;
- 5) уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств должна наступать и в тех случаях, когда в результате такого поведения причиняется имущественный ущерб в крупном размере. Ст. 264 УК РФ должна стать специальной нормой не только для ст.ст. 109 и 118 УК РФ, предусматривающих ответственность за неосторожное причинение смерти или тяжкого вреда здоровью (общая норма), но и для ст. 168 УК РФ, предусматривающей ответственность за «уничтожение или повреждение имущества в крупном размере, совершенное путем неосторожного обращения с ... источниками повышенной опасности» (общая норма).
- 6) ответственность и наказуемость преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, целесообразно дифференцировать в зависимости от того, сознательно («явно злобно») или неосознанно, грубо или негрубо виновное лицо нарушило правила безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, т.к. в том и другом случаях степень опасности нарушения указанных правил, а значит, и в целом, неосторожное преступление должно оцениваться по-разному;

- 7) оправданным теоретически и практически является обращение к понятию «смешанная вина» или «обоюдная вина», которое дает возможность видеть вину не только подозреваемого (обвиняемого), но и потерпевшего, или встречную вину лиц, привлеченных к уголовной ответственности за нарушение соответствующих правил, а значит верно определить степень вины подозреваемого (обвиняемого) или, соответственно, каждого из подозреваемых (обвиняемых) и назначить справедливое наказание;
- 8) повышение уголовной ответственности за случаи сознательного («явно злого») или грубого нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств ставит перед законодателем и другими субъектами нормотворчества задачу определения в соответствующих правилах нарушений, которые следует рассматривать как грубые (злые) и (или) перечня таких нарушений;

следует признать нецелесообразной декриминализацию оставления места дорожно-транспортного происшествия и исключение тем самым ст. 265 из УК РФ.

Необходимо совершенствовать, а не исключать данную уголовно-правовую

норму, т.к. в ней заложен значительный предупредительный потенциал, и такие деяния вследствие своей широкой распространенности и общественной опасности нуждаются в криминализации;

Теоретическая и практическая значимость исследования предопределена актуальностью рассматриваемой проблемы. Отдельные положения диссертации могут быть использованы в практической деятельности органов внутренних дел по раскрытию и расследованию ДТП, в виде методических рекомендаций по особенностям тактики проведения отдельных следственных действий. Материалы диссертационного исследования также могут быть использованы в учебном процессе при изучении курсов криминологии и уголовного права и спецкурса «Транспортные преступления».

Содержащиеся в работе положения могут быть учтены в ходе правотворческой деятельности в процессе совершенствования действующего уголовного законодательства.

Отдельные положения диссертации можно использовать при подготовке проектов разъяснений Пленума Верховного Суда РФ, в процессе осуществления правоприменительной и предупредительной деятельности.

Положения и выводы диссертации пригодны для дальнейшей научной разработки данной проблемы и связанных с ней проблем.

Апробация результатов исследования. По теме исследования опубликованы пять научных статей и монографий по данной тематике, общим объемом 6,1 п.л.

Отдельные выводы диссертационного исследования внедрены в практическую деятельность ГСУ при МВД РТ. Основные вводы и положения, сформулированные и обоснованные автором, обсуждались на межвузовской научно-практической конференции в честь 30-летия КЮИ МВД РФ 30 марта 2004 г., а также на заседании кафедры уголовного права Казанского государственного университета и Казанского юридического института МВД России.

Структура и объем диссертации. Работа состоит из введения, трех глав, объединяющих одиннадцать параграфов, заключения, списка использованной литературы и приложения.

СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обосновывается актуальность темы исследования, показывается степень ее разработанности в доктрине юридической науки, теоретическая, эмпирическая и методологическая основы, определяются цель и задачи исследования, раскрывается научная новизна основных положений выносимых на защиту, отмечается их научная и практическая значимости, излагаются данные об апробации и внедрении результатов исследования.

Первая глава работы посвящена криминологической характеристике преступного нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств и личности преступника, нарушающего эти правила. Она состоит из двух параграфов.

В первом параграфе «Криминологическая характеристика преступного нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств» анализируется состояние, структура и динамика преступлений в сфере использования автомобильного и иного механического транспорта, нередко именуемых автотранспортными преступлениями, выявляются уровень их латентности, тенденции развития, место в системе дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и неосторожной преступности, виды последствий их совершения и некоторые другие их криминологические характеристики. Автор дает определение автотранспортного преступления, понимая под ним **неосторожные посягательства на общественную безопасность в сфере использования автомобильного транспорта и иного механического транспорта в качестве средства передвижения, выражающиеся в сознательном или ином нарушении лицами управляющими и эксплуатирующими транспортные средства, влекущем выход этого источника повышенной опасности из-под контроля управляющего им лица и причинения общественно опасных последствий, предусмотренных уголовным законом.**

Дорожно-транспортные происшествия в стране и в ее отдельных регионах имеют широкое распространение и обнаруживают тенденцию к

постоянному росту по количественным показателям и по тяжести наступивших последствий.⁶

Если в 1993 году в РФ было зарегистрировано 178659 ДТП, в результате чего погибли 37120 и получили ранение 192802 человека, то в 2003 году было зарегистрировано более 190 тыс. ДТП. В Республике Татарстан в 1993 году было зарегистрировано 3347 ДТП в которых погибло 749 человек и было ранено 3508 человека, а к 2002 году эти данные уже составили - 5581 ДТП, 862 погибших и 6680 раненых человек. За 9 последних лет в РТ количество ДТП возросло на 66,7%, число погибших на 15,2% и число раненых на 90,1%. Рост ДТП и тяжких последствий в результате их совершения по годам носил постоянный характер, свидетельствуя о накоплении криминогенного потенциала и неудовлетворительном состоянии профилактики рассматриваемых правонарушений и преступлений. В работе отмечается высокий уровень латентности рассматриваемых преступлений, которые составляют 80-85% от общего их числа, не считая те из них, которые связаны с ошибками при ограничении ДТП - правонарушений от преступлений, предусмотренных ст.264 УК РФ, и другими недостатками в процессе проверки, оценки и расследовании ДТП. Преступления, предусмотренные ст.264 УК РФ, занимают в структуре неосторожной преступности около 70%.

Наибольшее количество ДТП по месяцам совершается в летние месяцы, а наименьшее в весенне-зимние месяцы. Так, по данным ГИБДД МВД РТ видно, что интенсивность ДТП распределяется по месяцам по убывающей: в августе, сентябре, июле, октябре, июне, ноябре, декабре, январе и феврале.

⁶ В юридической литературе рассматриваемые преступления называются по разному: «преступления, нарушающие работу транспорта», «автотранспортные преступления», «ДТП» и другие. По смыслу ст.264 УК РФ речь должна идти о преступлениях в сфере использования механических транспортных средств, основу которых составляет автотранспорт. Исходя из этого, нами иногда используется в работе термин «автотранспортные преступления» для краткости употребления данного вида преступных посягательств, который, конечно, не выражает всего содержания исследуемого понятия.

Это обязывает субъекта профилактики автотранспортных преступлений качественно улучшать свою предупредительную деятельность именно в летние и осенние месяцы.

Чаще всего ДТП совершаются в субботу, пятницу и понедельник и заметно реже во вторник, среду и четверг. По времени суток ДТП распределяются по убывающей в следующие часы: 17-18, 19-20, 20-21. Так называемые «часы пик» приходятся в основном на вечернее время (с 17 до 21), хотя интенсивность движения на дорогах достаточно высока и в дневное время (с 13-18 часов). Поэтому контроль за безопасностью

движения не должен ослабевать с 6 до 24 часов, а по дням недели прежде всего в выходные дни и пятницу.

Повышенное внимание требует к себе со стороны правоохранительных органов преступные нарушения ПДД и эксплуатации транспортных средств, занимающие в структуре ДТП свыше 10%, которые также обнаруживают тенденцию к росту и сопровождаются возрастанием тяжести наступающих последствий. Поэтому их предупреждение – составная часть деятельности, направленная на предупреждение ДТП.

Второй параграф «Криминологическая характеристика личности преступника, нарушающего правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» посвящен криминологическому анализу основных свойств личности тех, кто совершает посягательства в сфере использования механических транспортных средств. Отмечается, что свойства, характеризующие личность такого преступника, в значительной мере повторяют типологические свойства личности неосторожных преступников. В большинстве своем лица, совершающие исследуемые преступления, относятся к категориям ситуативных и неустойчивых преступников. Такие лица, как правило, не обладают антиобщественной установкой, но отличаются упорным поведением, отличающимся легкомысленно-безответственным отношением к требованиям общества, обязанностям, установленным правилами движения и эксплуатации транспортных средств. Это может выражаться в управлении транспортным средством в нетрезвом состоянии, лихачестве, склонности к быстрой езде, ведущим к превышению скорости и другим нарушениям правил безопасности движения, и др. Нарушителями таких правил в своем большинстве являются лица, для которых содеянное – случайный эпизод в жизни. Однако, значительная часть нарушений ПДД в процессе автотранспортных преступлений совершаются сознательно, без всяких колебаний и сомнений, из желания проявить удаль, победить в повседневных «престижных» гонках, стихийно возникающих на дорогах и улицах населенных пунктах, доказать превосходство своей иномарки, свою неуязвимость и безнаказанность другим участникам движения. В основном это люди преуспевающие.

По нашим данным в структуре лиц, совершивших автотранспортные преступления, свыше 98% мужчин и только около 2% женщин. Смертность от ДТП, совершенных по вине водителей мужчин в 5 раз выше, чем от ДТП, совершенных по вине женщин.

Наибольшая противоправная активность у водителей (мужчин и женщин) падает на молодой возраст (от 18 до 24 лет), затем она снижается. Наименьшее число исследуемых преступлений совершают в возрасте 40-50 лет. Молодые начинающие водители чаще становятся виновниками ДТП, но и показывают при этом типичные ДТП и вызывают ДТП чаще всего слишком быстрой ездой. Наибольшую опасность в процессе дорожного движения представляют водители в возрасте до 30 лет.

Водители в возрасте до 20 лет в 3 раза чаще оказывались участниками ДТП по сравнению с водителями, которым за 40 лет. Водители старше 60 лет также обладают повышенной способностью к нарушению ПДД.

Возрастная группа лиц, виновных в совершении ДТП, в возрасте от 18 до 24 лет обладает и наибольшей общественной опасностью. На нее приходится почти треть (32%) от общего числа лиц, привлекавшихся к административной ответственности за мелкое хулиганство и другие проступки. Такое совпадение служит подтверждением некоторой общности личностных негативных детерминантов умышленных и неосторожных преступлений.

Среди лиц, совершающих автотранспортные преступления, самой большой является группа лиц со средним образованием. Прослеживается закономерность: чем ниже уровень образования, тем выше вероятность грубого нарушения ПДД.

Во всех возрастных группах лиц, виновных в ДТП, преобладает удельный вес рабочих. Среди групп старшего возраста постепенно увеличивается удельный вес служащих. Среди женщин – нарушителей ПДД удельный вес рабочих значительно меньше, чем у мужчин виновных в нарушении этих правил. Лица, совершающие автотранспортные преступления, имеют специфические черты, определяемые особенностями требований, предъявляемых к водителям транспортных средств.

Лица, желающие получить водительское удостоверение, обязаны пройти специальный курс подготовки, медицинское освидетельствование в нарко- и психодиспансерах. Но далеко не все оказавшиеся за рулем в момент совершения ДТП имели водительские удостоверения и отвечали требованиям, установленным Положением о порядке выдачи водительских удостоверений и допуска водителей к управлению транспортными средствами.

Личные свойства водителя транспортного средства и объективные факторы, которые можно предвидеть, представляют взаимодействующую систему, сбой которой ставит вопрос об ответственности виновных в этом лиц.

Вторая глава «Причины преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и условия, способствующие нарушению этих правил», состоит из пяти параграфов:

В первом параграфе «Социально-экономические и социально-психологические факторы как основные детерминанты преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» предпринимается попытка оценить негативные последствия коренных изменений в характере социально-экономических отношений и духовно-нравственном состоянии российского общества с позиции их роли в детерминации рассматриваемых преступлений, совершаемых в условиях новой России.

С распадом СССР прекратило существование и советское общество, образовалось новое государство – Российская Федерация и новое российское общество, в котором формируются социально-экономические отношения нового типа, осуществляется процесс интенсивного реструктурирования и переориентации социальных и нравственных ценностей. Этот процесс связан с захватом и перераспределением собственности, борьбой за власть между старой и новой элитой, изменением оценки социального престижа различных видов деятельности, социального статуса и ценностных ориентиров, формированием новых образцов и норм поведения. В постсоветский период в российском обществе сформировался высший слой собственников («элита», состоящая в основном из «криминальных олигархов» и бывших партаппаратчиков), составляющий около 3% населения страны. Около 80% составляют низшие слои общества, уровень жизни которых не позволяет им обзавестись личным автотранспортом. Средний слой социальной пирамиды составляет несколько более 17% населения и весьма отдаленно напоминает так называемый «средний класс» западного общества.

Профиль социальной стратификации в нашем обществе крайне острый, что служит источником социальной напряженности и постоянно растущей преступности. Характер и структура «элиты», наличие или отсутствие у нее опоры на большинство населения страны показывают то, насколько она нравственна, открыта для общества, отзывчива на нужды основных социальных групп, контролируема со стороны общества и его институтов, насколько способна позитивно воздействовать на социально-экономические процессы, происходящие в обществе, на духовность, культуру, традиции народа.

Правящая российская «элита» в своем большинстве поклоняется двум главным ценностям – власти и собственности, причем первая из них важна прежде всего для получения второй. Она оторвана от народа и, по существу, не болеет за его интересы. Типичная черта этой элиты – ее правовой нигилизм, убежденность, что законы пишутся и правила устанавливаются не для нее. Она практически бесконтрольна. Народ не может оказать на нее сколько-нибудь значительного влияния.

В жизни российского общества важную роль играют региональные и местные «элиты», которые также далеки от народа и также не склонны заботиться о его интересах. За период существования новой России в распоряжении татарстанской «элиты» оказалось 65% собственности, имеющейся на территории Республики Татарстан, тогда как ранее она могла распоряжаться лишь 2% такой собственности. Это значительно укрепило ее позиции в регионе.

Вследствие происшедших в обществе коренных преобразований у населения, особенно у молодежи, формируется корыстолюбие, правовой и нравственный нигилизм, вседозволенность, бездушие, эгоизм, безответственность и другие негативные свойства личности, которые

отражают психологию и нравственность «элиты» и настойчиво культивируются в обществе через подконтрольные ей средства массовой информации. Эти феномены бездуховности становятся основными социально-психологическими детерминантами автотранспортных преступлений, которые трансформируются в гипертрофированный интерес к приобретению престижных марок автомобилей, прежде всего иномарок, престижным «гонкам», не только в приобретении все более «крутых» автомашин, но и гонкам в буквальном смысле, которые нередко устраивают представители «элиты», криминализированной части общества и вовлеченная в этот поток молодежь из так называемого «среднего класса», невзирая на правила движения, указания и запреты сотрудников ГИБДД (ГАИ) и складывающуюся аварийную ситуацию. Вера в свою «элитарность», неуязвимость, не подконтрольность и продажность блюстителей порядка побуждает таких осознанных нарушителей ПДД к объезду «пробок» на улицах по тротуару, превышению скорости, нарушению правил обгона или объезда и т.п., позволяет им, не задумываясь о последствиях, садиться за руль автомашины в нетрезвом состоянии или наркотическом опьянении. Подобная нравственность и психология заразительны.

Правящая «элита» всех уровней, озабоченная собственным преуспеванием, борьбой за власть и богатство, не заинтересована в создании системы предупреждения в целях реального обеспечения безопасности движения механических транспортных средств, в необходимых затратах на строительство и качественный ремонт дорог, мостов, развязок, переходов и т.п., в разработке устройств, повышающих безопасность и маневренность отечественных автомобилей, и другие подобные профилактические мероприятия, не дающие быстрой или какой-либо иной ощутимой прибыли тем, кто принимает решение об этих затратах и финансирует средства на эти цели.

Состояние аварийности на наших дорогах служит в определенном смысле индикатором уровня решения социально-экономических и организационных проблем дорожного движения. Взятые вместе ДТП позволяют сделать вывод об уровне решения проблемы безопасности дорожного движения в целом, о внимании и вкладе соответствующих властных структур в решение данной проблемы и об издержках общественного сознания в этой правоохраняемой сфере.

Во втором параграфе раскрывается механизм автотранспортного преступления и основные компоненты дорожного движения, обеспечивающие безопасность в этой сфере жизнедеятельности.

Автор исходит из того, что изучение механизма автотранспортного преступления позволяет установить роль и степень участия лица, нарушающего соответствующие правила движения и эксплуатации транспортного средства в процессе управления им, в системе «человек-машина» и в более общей системе или системе более высокого уровня

«дорожное движение», других участников дорожного движения, а также определить его вину и (или) вину других участников дорожного движения в причинении уголовно-наказуемых последствий нарушения таких правил.

При определении **механизма** рассматриваемых преступлений необходимо выделять в нем **два значения**: во-первых, - это **динамическая система**, состоящая из отдельных звеньев (частей, элементов) и определяющая порядок принятия ошибочного решения и внешнего поведения лица, управляющего транспортным средством; во-вторых, - это **результативный процесс** принятия такого решения и поведения, состоящий из ряда необходимых этапов, играющих в нем неоднозначную роль.

Как **система** механизм неосторожного преступления, совершаемого с использованием механических транспортных средств, включает следующие звенья (элементы): **личность** (управляющий), **транспортное средство** (техническая система), которые образуют единую управляемую **систему «человек-машина»**, и **ситуация** – внешняя для последней самостоятельная система, состоящая из объективных обстоятельств, определяющих условия дорожного движения и других участников дорожного движения, среди которых могут оказаться и лица, также действующие в системе «человек-машина». Все участники принимают решения и действуют в рамках более общей системы, которую можно определить как **«дорожное движение»** – динамичной системы более высокого уровня, в которой действует лицо, управляющее транспортным средством, или в которой взаимодействуют субъекты – участники дорожного движения, а в определенных случаях и несколько систем «человек-машина».

Механизм автотранспортного преступления, выступающий как **процесс**, представляет собой психический процесс принятия решения действовать соответствующим образом и действия. Как таковой он **охватывает три этапа**.

Первый его этап, именуемый психофизиологами **предрешением**, а в юридической литературе **предварительным**, включает психическую деятельность, связанную с **возникновением и формированием мотива** будущего поступка, его опредмечиванием (установлением предмета потребности или интереса субъекта). Побуждение становится доминирующим и **формируется в мотив** будущего деяния водителя с учетом конкретной жизненной ситуации (дорожных условий, транспортного потока, наличия пешеходов и других участников дорожного движения и т.п.), а также состояния и возможностей управляемого транспортного средства избежать опасности в случае нарушения им правил дорожного движения. Такой мотив будущего поведения не может сформироваться, если он не соотнобразуется с личностью будущего нарушителя соответствующих правил.

На втором этапе, который психофизиологи называют принятием решения, а юристы **основным**, под господствующим влиянием сформировавшегося мотива избирается **вариант поведения**, определяется **цель действия**, связанного с нарушением ПДД, принимается **ошибочное (дефектное) решение**, ведущее к выходу управляемого транспортного средства из-под контроля управляющего им лица и нежелательным опасным последствиям.

На третьем этапе, который психофизиологи определяют как **исполнение решения**, а юристы как **контрольный**, совершается внешний акт поведения на основе принятого решения – нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, снижающее порог безопасности их использования. При этом действия, совершаемые водителем транспорта, контролируются им (или ему кажется, что он их контролирует), хотя фактически управляемая им «техническая система» в сложившейся конкретной ситуации перестает быть подконтрольной.

В диссертации высказывается несогласие с высказываемой в юридической литературе позицией, согласно которой в механизм транспортного преступления в качестве самостоятельного элемента этого механизма включается «информационное обеспечение» или «система информационного обеспечения». Полагаем, информация в ситуации нарушения правил движения и эксплуатации транспортных средств служит вспомогательным элементом, обеспечивающим сведениями о состоянии (условиях) дорожного движения (объективных обстоятельствах, характеризующих ситуацию ДТП) и происходящих в ней (них) изменениях водителя транспортного средства или заменяющую его в управлении автоматическую систему. Обеспечение водителя или «специального устройства» соответствующей информацией означает, что она становится элементом сознания человека и (или) составной частью информационной системы ЭВМ и как таковая - элементом системы «человек-машина».⁷

Раскрывая содержание отдельных элементов механизма автотранспортного преступления и показывая их роль в его детерминации, автор делает вывод: ведущая роль в этом процессе и этой системе принадлежит человеку и системе «человек-машина», сбой в которой в конечном итоге приводит к ДТП, а не взаимодействие человека, его личности (субъективного) с ситуацией (объективным). В работе анализируются случаи встречного конфликтного взаимодействия водителей различных транспортных средств, водителя и пешехода или другого участника дорожного движения, допускающих ДТП при взаимной вине каждого из них в нарушении правил безопасности движения.

Третий параграф «Криминогенные факторы, характеризующие личность и поведение водителя транспортного средства» посвящен характеристике различных типов поведенческих реакций водителей транспортных средств в ситуации ДТП, тесно связанных с соответствующими свойствами их личности.

Анализируя тип личности преступников, у которых превалирует самонадеянность в поведенческих решениях, автор выделяет такие присущие им личностные свойства, как авторитарность, самоуверенность, безапелляционность, жестокость, наличие у определенной их части устойчивого негативного отношения к соблюдению правовых норм (именно к этой группе относятся 6% выявленных нами рецидивистов из числа опрошенных водителей). Для лиц, совершающих преступления по небрежности, ведущим свойством личности является стремление не прилагать больших интеллектуальных, физических и волевых усилий в процессе какой-либо деятельности (попросту, лень).

У третьего типа неосторожных преступников в структуре личности преобладает завышенная или заниженная самооценка при принятии на себя профессиональных или иных обязанностей, связанных с соблюдением норм безопасности (здесь лицо пытается сделать все, что может, но не в состоянии осуществлять свои функции из-за своих психофизиологических особенностей или недостатка профессионального опыта и знаний), либо причиной нарушения правил дорожного движения является их неполное знание.

⁷ – «Информация» - это «сведения об окружающем мире и протекающих в нем процессах, воспринимаемых человеком или специальным устройством», или «сообщения, осведомление о положении дел о состоянии чего-нибудь» (см.: Ожегов С.И. и Шведова Н.Д. Толковый словарь русского языка. – М., 1997 – с. 250).

У третьего типа неосторожных преступников в структуре личности преобладает завышенная или заниженная самооценка при принятии на себя профессиональных или иных обязанностей, связанных с соблюдением норм безопасности (здесь лицо пытается сделать все, что может, но не в состоянии осуществлять свои функции из-за своих психофизиологических особенностей или недостатка профессионального опыта и знаний), либо причиной нарушения правил дорожного движения является их неполное знание.

Многим из лиц, допускающих нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, присущи такие черты, как безразличие к интересам других людей, пренебрежительное отношение к правилам безопасности и их соблюдению, общая недисциплинированность и т.п.

Исследования показывают, что большинство ДТП (60% от общего числа) совершается автолюбителями, а также лицами, имеющими право на управление транспортными средствами и допустившими нарушение правил безопасности движения, что дает основание сделать упрек тем, кто

подготавливает эти категории водителей, принимает у них экзамены и выдает удостоверения на право вождения транспортным средством.

У нарушителей правил безопасности движения типичными, свойственными большей их части, выделяются: несформированность чувства долга и социальной ответственности, позиция эгоцентризма, индивидуализма, приоритета собственных интересов над интересами общества или безопасностью других людей, беззаботность и ненадежность при участии в какой-либо совместной деятельности, неумение или нежелание адекватно оценивать и прогнозировать возможные последствия своего недисциплинированного поведения, эмоциональная холодность и неустойчивость, легкомыслие, склонность к риску, слабая способность к сопереживанию потенциальным и реальным потерпевшим. Определенная часть таких лиц близка по своим личным качествам и поведенческим реакциям к типу злостных преступников, которые, совершая преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, оставляют место дорожно-транспортного происшествия, не оказав помощи пострадавшему, находящемуся в опасном для жизни состоянии. У лиц, совершающих исследуемые преступления, всегда проявляются пренебрежение правилами безопасности, предосторожности как личностное свойство, хотя и выраженное в разной степени.

Причины автотранспортных преступлений заключены во многом в психологии расхлябанности, безответственности, пренебрежении к запретам и отсутствию самодисциплины. Сиюминутные интересы типа «быстрее доехать до дачи» или «сделать побольше «левых рейсов», демонстрация удали, лихачество и т.п. побуждения и цели ведут к ДТП и преступлению. Этому способствует психология вседозволенности, возникающая у водителей в результате безнаказанности за прежние нарушения правил безопасности движения.

Специфическим показателем автотранспортных преступлений является уровень виктимности, который составляет около 20%. Этот элемент механизма преступного поведения в ситуации ДТП приобретает криминогенную значимость в каждом пятом случае совершения автотранспортного преступления. Действия потерпевших в таких случаях нередко бывают правонарушающими или даже преступными.

В четвертом параграфе анализируются криминогенные факторы, зависящие от качественного состояния транспортного средства и дорожных условий.

При управлении заведомо неисправным транспортным средством происходят ДТП с большим числом жертв и крупным материальным ущербом. Проведенные нами исследования показывают, что в 14% случаев ДТП связаны с нарушением правил безопасности движения, связанных с эксплуатацией транспортных средств, имеющих неисправности различных узлов и агрегатов. Из указанного количества ДТП по этой причине в 50,2% случаев у транспортного средства были неисправными тормоза, в 13,8 %

случаев – рулевое управление, в 9,8 % случаев – фары, в 5,6 % случаев – внешние световые приборы и т.д.

По указанной причине ДТП, как правило, возникают с автомобилями, принадлежащими крупным и мелким автохозяйствам, акционерным обществам, сельскохозяйственным предприятиям и фермерами. На таких предприятиях и у таких лиц нередко при ремонте ставятся нестандартные запасные части, подделки кустарного изготовления во многих случаях из-за недостатка запасных частей, отсутствия в данный момент денег или из-за плохой организации снабжения.

Иногда вместо заводской тормозной жидкости заливают суррогаты, разъедающие манжеты и нарушающие герметичность тормозной системы, или используют фальсифицированные масла иностранного и отечественного производства, что приводит к перегрузкам моторов и их быстрому износу. К преждевременному износу техники приводит и отсутствие хорошо поставленного технического обслуживания.

Ряд неисправностей транспортных средств появляется вследствие различных конструктивных недостатков тормозов, вызывающих потерю герметичности в тормозной системе в любом месте, разрыв тормозного шланга, диафрагмы, манжета, что вызывает ДТП с самыми тяжелыми последствиями. ДТП часто связаны с износом и разъединением шарнирных сочленений рулевых тяг из-за недостаточной защиты быстрого изнашивающейся рабочей поверхности шаровых пальцев и вкладышей и проникновением внутрь пыли и влаги. Самопроизвольное разъединение рулевых тяг при движении происходит также из-за недостаточной надежности пружины шарового пальца, теряющего свою упругость, а нередко ломающейся или деформирующейся в процессе эксплуатации автомобиля. Встречается зависимость ДТП от конструктивных недостатков ходовой части, приборов освещения и сигнализации, опорно-сцепных устройств, плохой конструкции или неправильной установки зеркала заднего вида.

Многообразие причин и условий совершения ДТП требует также разработки и проведения комплекса мероприятий по улучшению дорожных условий.

Необходимо начинать с изучения этих условий. Следует систематически изучать особенности транспортных и пешеходных потоков. Изучению подлежат: интенсивность движения, состав движения, распределение транспортных и пешеходных потоков по направлениям, пункты массового сосредоточения грузов, скорости движения транспортных средств на различных участках дорог и улиц.

В диссертации определяются наиболее распространенные и криминогенные условия дорожного движения, существенно повышающие степень опасности используемых в этих условиях транспортных средств. Указывается на обилие больших рекламных щитов, отвлекающих

водителей от управления транспортным средством, беспорядочное размещение торговых палаток, еще более сужающее на узких улицах старой части г.Казани с множеством пересечений магистральных улиц второстепенными улицами и переулками ширину проезжей части дороги, отсутствие в необходимых случаях или неправильное использование светофорной сигнализации, недостаточное количество островков безопасности в городах и населенных пунктах Республики Татарстан (пешеходные островки безопасности, посадочные площадки и островки движения), повреждение транспортных светофоров путем краж из них пластин с драгметаллом и открывания катафотов, явное несоответствие технических параметров дорог и дорожных сооружений современному уровню, плохое качество дорог, их ремонта, неконтролируемое нарастание объемов грузовых перевозок, использование в этих целях большегрузных автопоездов с нагрузками на ось, превышающими допустимые для наших дорог пределы, и др. При этом высказываются предложения, направленные на устранение указанных криминогенных обстоятельств или минимизирование их криминогенного потенциала, ведущее к сокращению ДТП.

В пятом параграфе анализируются недостатки правового обеспечения участников дорожного движения как обстоятельства, способствующего совершению дорожно-транспортных происшествий. При этом исследуются проблемы совершенствования уголовного законодательства об ответственности за преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, поддерживаются предложения о разработке уголовно-правовых норм, предусматривающих повышенную ответственность за сознательное («явно злостное») или грубое нарушение правил безопасности дорожного движения, как в некоторых УК зарубежных стран. Высказывается также поддержка позиции законодателя, выраженной в Федеральном Законе № 162 от 8 декабря 2003 года, в части декриминализации случаев нарушения правил, указанных в ст. 264 УК РФ, повлекшее причинение потерпевшему в ДТП вреда здоровью средней тяжести. Вместе с тем высказывается несогласие, касающееся декриминализации этим Законом состава оставления места дорожно-транспортного происшествия (бывшая ст. 265 УК РФ), приводятся аргументы, доказывающие нецелесообразность такого решения законодателя и ошибочность высказанной в литературе рекомендации предусмотреть ответственность за это деяние в ч. 2 ст. 125 УК РФ либо как квалифицированный вид преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, в части второй данной статьи, обосновывается необходимость криминализации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшего причинение крупного ущерба.

В работе высказывается и обосновывается предложение о целесообразности разработки положения или общих правил безопасности

движения, включающих различные правила движения, эксплуатации, технического обслуживания транспорта, надлежащего содержания дорог и другие правила, обеспечивающие безопасность дорожного движения, которые бы соответствовали современному уровню организации движения и техническим данным, относящимся к состоянию дорог, характеристике транспортных средств, приборов и знаков, информирующих участников дорожного движения, физиологических и психологических возможностей участников транспортного и пешеходного движения, и могли бы служить более надежной базой для совершенствования соответствующих уголовно-правовых норм и практики их применения, учитывая бланкетный характер их диспозиций. Диссертант также высказывает предложение о необходимости совершенствования некоторых положений и в целом Правил дорожного движения, которые могли бы помочь, а не затрудняли бы их использование в следственной и судебной практике по делам о преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ, и административной практике по делам о дорожно-транспортных происшествиях.

В третьей главе исследуются вопросы предупреждения преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

В первом параграфе «Качественное улучшение социально-экономических отношений и нравственного состояния российского общества как основное направление общесоциального предупреждения неосторожной преступности» рассматриваются меры воздействия на обстоятельства, являющиеся основными детерминантами преступности в целом и отдельных ее видов, включая автотранспортные преступления.

Многообразие причин дорожно-транспортных происшествий и условий, способствующих их совершению, определяет множественность мер предупреждения правонарушений и преступности в сфере безопасности движения. Эти меры могут носить общесоциальный или специальный характер. И те, и другие связаны прежде всего с решением проблем социально-экономического, идейно-нравственного, культурно-воспитательного, правового, организационно-технического, медицинского, психологического и иного общего для населения России характера. Специфические для ДТП и автотранспортных преступлений детерминанты, составляющие совокупность объективных и субъективных факторов, противоречащих общественной безопасности и связанных с возникновением опасной дорожной ситуации, социально-психологическими дефектами личности правонарушителя или преступника и организационно-техническими недостатками, производны от общесоциальных коренных детерминант, поражающих и поддерживающих на определенном уровне преступность в обществе.

Особую роль в современной России играют социально-экономические противоречия, связанные с распределением материальных

и духовных благ, средств жизнеобеспечения, интеллектуального развития и духовного совершенствования, уровнем доходов, цен на различные блага и возможностями их приобретения, реальным доступом к этим благам и иным ресурсам.

Социальные противоречия в своей основе всегда имеют социальное неравенство, проявляющее себя в неравенстве социальных позиций, неодинаковом доступе к ресурсам развития индивидов, социальных групп и других общностей людей. Основными субъектами социального конфликта в российском обществе являются крупные социальные группы. Российская элита, доминирующая в экономике и политике имеет реальную возможность удовлетворить свои завышенные или даже инертрофированные потребности, интересы и притязания. Ее представители и примыкающая к ней значительная часть из средних слоев населения имеют широкую возможность приобретать различные иномарки для себя и своих близких, в том числе для своих юных детей, внуков и внучек, которые часто еще слабо разбираются в правилах дорожного движения, не имеют необходимых навыков управления автомашиной, но усвоили психологию социального доминирования и уверовали в свою неуязвимость и продажность сотрудников ГИБДД. Отчасти сознательно и грубо нарушают правила безопасности движения.

Предупреждение нарушений ПДД среди всех категорий нарушителей (в данной социальной группе в первую очередь) требует проведения соответствующей профилактической работы правонарушителями, неукоснительного применения к ним строгих мер принудительного воздействия и наказания, реальной борьбы с коррупцией в среде «блюстителей порядка» на дорогах и среде судебно-следственных работников. Необходимо так организовать в стране систему семейного и государственного воспитания, чтобы она была направлена на воспитание законопослушных граждан, воспитания у них ответственности и скромности в поведении.

Правовая пропаганда и нравственное воспитание, меры административного воздействия и уголовного наказания, неотвратимо применяемые к злостным нарушителям ПДД, могут стать действенными стимулами законопослушного поведения участников дорожного движения, убедить или заставить нарушителей, ставящих себя над законом, и их чадолубивых родителей или покровителей, самим применять соответствующие меры воздействия, включающие отказ в приобретении или передаче для управления автомашины неподготовленным профессионально и нравственно психологически лицам.

Идеология индивидуализма, накопительства и приоритета интереса над общественным не стимулирует спонсорство богатых и супербогатых в сферу строительства и качественного ремонта дорог, создания надежной системы безопасности в отечественных марках автомашин. Более того, нередко даже дорожные фонды, целью которых являются расходы на

мероприятия, обеспечивающие безопасность дорожного движения, становятся легкой добычей тех, кто ими управляет или их контролирует.

Диссертант пытается обосновать необходимость проведения некоторых мероприятий общественного характера, которые, по его мнению, способны уменьшить криминогенный потенциал основных детерминант преступности.

Второй параграф посвящается вопросам совершенствования уголовного законодательства об ответственности за нарушение правил движения и эксплуатации транспортных средств.

В диссертации обосновывается ряд предложений по совершенствованию уголовной ответственности за преступления, посягающие на безопасность движения механических транспортных средств, формируются новые редакции соответствующих уголовно-правовых норм с учетом советского уголовного законодательства, уголовного законодательства некоторых зарубежных стран, рекомендаций отечественных учетных, сложившейся криминогенной ситуации в стране и тенденций развития преступности в исследуемой сфере общественной безопасности.

Так, предлагается в название ст. 264 УК РФ включить слова «механических транспортных средств лицом, управляющим таким транспортным средством», вместо слов «транспортных средств», как, например, это указывается в названии аналогичной уголовно-правовой нормы УК Эстонской республики (ст. 204). Название данной статьи УК РФ в действующей редакции не отражает ее содержания.

Полагаем, можно согласиться с авторами, предлагающими заменить в преступлении, предусмотренном ст. 264 УК РФ, термины «движение» и «эксплуатация» термином «функционирование», охватывающим все возможные варианты создания, угрозы безопасности движения и эксплуатации механических транспортных средств⁸.

Однако сделать это целесообразно лишь в названии ст. 264 УК РФ, которое должно быть кратким, ясно отражающим суть содержания статьи и использовать емкие, но точные термины. Что касается содержания статьи, то здесь должны указываться различные виды функционирования правил, которые нарушаются, даваться расшифровка термина «функционирование», определяться сферы действия нарушенных правил. Поэтому предлагаемое изменение редакции ст. 264 УК не должно касаться ее содержания.

В части 1 статьи 168 УК РФ предусматривается ответственность за уничтожение или повреждение чужого имущества в крупном размере, совершенные по неосторожности, а в части 2 статьи 168 УК РФ – за те же деяния, совершенные путем неосторожного обращения с источниками повышенной опасности. Было бы логично, если бы законодатель предусмотрел специальную уголовно-правовую норму в рамках ст. 264 УК РФ об ответственности за нарушение соответствующих правил

безопасности движения транспортного средства (источника повышенной опасности), причинившие крупный ущерб. По существу законодатель поступил именно так по отношению к деяниям, предусмотренным ст.ст. 118 и 264 УК РФ, установив специальную норму (ст. 264) за неосторожное причинение тяжкого вреда здоровью в процессе нарушения указанных правил использования транспортного средства. Автором обосновывается целесообразность дифференциации уголовной ответственности за автотранспортные преступления в зависимости от осознания и степени злостности нарушения, соответствующих правил безопасности движения и внесения этих признаков в новую конструкцию ст. 264 УК РФ.

С учетом высказанных аргументов полагали бы более оптимальным дать следующую конструкцию ст. 264 УК РФ.

«Статья 264. Нарушение правил функционирования механических транспортных средств лицом, управляющим таким транспортным средством.

⁸ – См.; например: Тяжкова И.М. Ответственность за неосторожные преступления, совершаемые при использовании источников повышенной опасности: Автореф.дисс.док.юрид.наук. – М., 2003 – с. 17

1. Нарушение правил движения и эксплуатации механических транспортных средств лицом, управляющим автомобилем, трамваем или иным механическим транспортным средством, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью или причинившее крупный ущерб, -

наказывается ...

2. То же деяние, совершенное путем сознательного (вариант: «умышленного») или грубого (вариант: «явно злостного») нарушения указанных правил, -

наказывается ...

3. Деяния, предусмотренные частями первой или второй настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть потерпевшего, -

наказывается ...

4. Деяния, предусмотренные частями первой, второй или третьей настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, -

наказывается ...

В работе предлагается новая редакция исключенной из УК РФ ФЗ № 162 от 8 декабря 2003 г. ст. 265, предусматривающей ответственность за оставление места дорожно-транспортного происшествия.

В третьем параграфе рассматриваются вопросы комплексного воздействия на основные компоненты дорожного движения, обеспечивающие его безопасность, позволяющего повысить эффективность мер предупреждения исследуемых преступлений.

Особенности предупреждения автотранспортных преступлений связаны с необходимостью комплексного воздействия на все основные компоненты (элементы) системы «человек-автомобиль или иное механическое транспортное средство-дорога». Меры, обеспечивающие соблюдение водителями норм безопасности, должны дополняться мерами, обеспечивающими безопасное движение других участников движения (пешеходов, велосипедистов и др.) и мерами, предупреждающими и устраняющими условия возникновения ДТП, зависящие от состояния транспортных средств и дорог. Система мер по обеспечению безопасности дорожного движения должна строиться в соответствии с компонентами системы дорожного движения. Так же должна происходить расстановка сил и средств по воздействию на входящие в нее элементы.

Среди мер специально-криминологического предупреждения случаев преступного нарушения правил движения и эксплуатации транспортных средств особое значение имеют меры, обеспечивающие соблюдение водителем этих правил, поскольку она являлась основной и наиболее распространенной причиной возникновения ДТП (свыше 60% случаев). К этим мерам следует отнести подбор и учебу водителей, контроль за соблюдением ими правил безопасности движения, пресечением дорожно-транспортных правонарушений, воспитательное и правовое воздействие на водителей, виновных в ДТП, в том числе путем наказания лиц, скрывающихся с мест ДТП⁹, профилактическое воздействие на тех водителей, которые совершили автотранспортное преступление, в процессе расследования и судебного рассмотрения уголовных дел этой категории, назначения справедливого наказания виновным, не допуск к управлению утомленных или пьяных водителей и некоторые другие. С этих позиций в работе анализируются примеры из местной (Республики Татарстан и г.Казани) административной и судебной практики, результаты социологических опросов водителей автомобилей, проведенных диссертантом.

Большое значение имеют также меры, предупреждающие и устраняющие условия возникновения ДТП и совершения автотранспортных преступлений, зависящие от состояния транспортных средств и дорог.

По нашим данным в 14% случаев ДТП связаны с неисправностями различных узлов и агрегатов транспортных средств. Обследования, проведенные ГИБДД МВД РТ, показали, что автомобили часто эксплуатируются с неисправными тормозами (50%), рулевым управлением (14%), приборами освещения (9%) и др. Самое большое количество ДТП, связанных с техническими неисправностями транспортных средств, возникает в республиканском центре (г.Казани) – 39%, несколько меньше на местных – 21%, республиканских – 9% дорогах. Для предупреждения таких ДТП необходимо наладить техническое обслуживание и качество ремонта транспортных средств, строгий контроль за оказанием таких

услуг, устанавливать на отечественных автомобилях автоматические тормозные устройства «АВС», которые стоят на автомобилях всех импортного производства и которые способны обеспечить быстрое и полное торможение автомобиля без юза. Необходимо поближе размещать станции техобслуживания, а не как сейчас, когда они отстоят друг от друга более чем на 300 км. Было бы полезно также чаще устанавливать вдоль дорог телефоны экспертной связи для вызова скорой медицинской и технической помощи.

Одной из важных причин возникновения ДТП является неудовлетворительное состояние дорог и улиц (свыше 11% случаев). В значительной мере сложившееся положение объясняется существенным отставанием научно-технического прогресса в дорожном строительстве. До сих пор в стране разметка применяется лишь на 20-30% дорог, ограждается менее одной трети опасных мест.

⁹ – С места ДТП, по нашим данным скрывался или пытался скрыться каждый 5-6 водитель, среди которых доля лиц, привлеченных впоследствии к ответственности по ст. 264 УК РФ, составляла 80%, тогда как среди других водителей – участников ДТП эта доля составила 57%.

Неудовлетворительно обстоят дела и с обеспечением едой, горючим, гостиницами и другими видами необходимых услуг водителей, пассажиров и транспорта. Из-за неправильно выбранных геометрических параметров дорог и улиц, дефектов покрытия проезжей части, отсутствия или плохого состояния обочин и тротуаров, недостатков в инженерном обустройстве (неправильного применения технических средств регулирования освещения и т.п.) совершается более 30% всех ДТП. По данным ГИБДД МВД РФ на уклонах криминогенное влияние дорожных условий в 1,5-2, а на закруглениях – в 2-2,5 раза больше, чем по прямой горизонтальной дороге. Строительство современных дорог, улучшение их эксплуатационного содержания и качества, застройка городов в соответствии с требованиями безопасности движения, строительство и увеличение протяженности дорожек для велосипедистов и пешеходов, устройство в соответствующих местах пересечений и развязок, установка светофоров и т.п. – важный резерв повышения безопасности дорожного движения. Этот комплекс профилактических мероприятий требует существенных капитальных вложений, но без них осуществление интенсивного дорожного строительства и внедрение технических средств безопасности дорожного движения невозможны. Перечисленные мероприятия должны быть подкреплены организационными мерами, в том числе усиленным вниманием к соблюдению соответствующих правил безопасности, правовому воспитанию участников дорожного движения, непримиримой борьбой со случаями управления транспортными средствами в состоянии опьянения.

В предупреждении рассматриваемых преступлений важную роль играет виктимологическая профилактика.

Четвертый параграф «Меры предупреждения преступного нарушения правил движения и эксплуатации транспортных средств, связанные с воздействием на криминогенные факторы, характеризующие личности и поведение других участников дорожного движения», посвящен оценке мер предупредительного воздействия на субъективные качества и поведение пешехода, велосипедиста и других участников дорожного движения (помимо водителя или водителей), нередко виновных в том, что они стали жертвами ДТП и создали аварийную обстановку на дороге.

В работе отмечается, что 2/3 всех ДТП составляют наезды на пешеходов и других участников дорожного движения, при этом в 70% случаев они сами или совместно с водителем нарушали правила безопасности дорожного движения («виновные жертвы»). Под колесами чаще всего оказывались пешеходы, находящиеся в состоянии опьянения, пенсионеры и дети, многие из которых ведут себя в опасных дорожных условиях весьма необдуманно и беспечно. Они поступают порой безрассудно из-за того, что психологически не подготовлены к резко усложнившейся за последние годы дорожной обстановки. Немаловажную роль играют и личные криминогенно-виктимогенные качества пешеходов-нарушителей: самонадеянность, пренебрежительное отношение к правовым требованиям, своему гражданскому долгу и интересам других участников дорожного движения, эгоизм, недостаточная правовая культура, невнимательность, рассеянность и др. Наиболее распространенным видом нарушений ПДД является переход пешеходов дороги перед близко идущим транспортом.

Правовое воспитание пешеходов не может осуществляться только посредством пропаганды должного поведения на дорогах. Поэтому наряду с правовой пропагандой к лицам, нарушающим правила безопасности движения, должны применяться меры государственно-правового принуждения.

В тех случаях, когда автотранспортное преступление совершается при смешанной («обоюдной» или «встречной») вине водителя транспортного средства и пешехода органы расследования должны решать вопрос о привлечении к уголовной ответственности и того, и другого, соответственно, по ст. 264 и ст. 268 УК РФ, или, если это фактически невозможно в случаях смерти пешехода или причинения ему определенного вида тяжкого вреда здоровью в результате ДТП, учесть это обстоятельство как смягчающее при назначении наказания водителю. Нередко, к сожалению, пешеход, велосипедист и т.п., виновный в создании аварийной обстановки на дороге, даже не устанавливается в ходе расследования уголовного дела. Такие лица обязаны (если они дееспособны) возместить причиненный в результате ДТП вред не только потерпевшему, но и по регрессному требованию госстраха суммы пособий, выплаченных потерпевшему. В случае смерти потерпевшего возмещаются также расходы на погребение и на лечение, если оно предшествовало его смерти.

Факт нарушения правил безопасности движения, создания в результате этого угрозы наступления вредных последствий является правонарушением, за которое пешеход или иной участник дорожного движения несет ответственность в административном порядке.

В заключении излагаются краткие теоретические и практические выводы и предложения.

Основные положения диссертационного исследования отражены в следующих опубликованных работах:

1. Гумеров И.А. Момент возникновения опасной дорожной ситуации. // Методическое пособие для следователей, специализирующихся по линии ДТП – ГСУ при МВД РТ/ И.А. Гумеров. – Казань, 1998. - 8с. - 0,3 п.л.
2. Гумеров И.А. Особенности осмотра места дорожно-транспортного происшествия, связанного с наездом на пешехода. // Информационный бюллетень № 2 (99) следственного комитета при МВД России / И.А.Гумеров. – Москва, 1999. – с. 97 - 104. – 0,3 п.л.
3. Гумеров И.А. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия. // Практическое пособие. – Казанский юридический институт МВД России. / И.А.Гумеров. – Казань, 2003. – 69 с. – 2,8 п.л.
4. Гумеров И.А. Расследование дорожно-транспортных преступлений – Казанский юридический институт МВД России / И.А.Гумеров. – Казань, 2003. – 68 с. – 2,8 п.л.
5. Гумеров И.А. Некоторые особенности расследования и предупреждения дорожно-транспортных преступлений. – Казанский юридический институт МВД России. / И.А.Гумеров. – Казань, 2004. – 43 с. – 1,8 п.л.

Общий объем опубликованных работ – 6,1 п.л.

Подписано к печати 05.03.04
Заказ 79 Тираж 100 экз.
Бумага офсетная

Формат 60x84/16
Усл. печ. л. 1,0
Печать RISO

Центр информационных технологий КГАВМ
420074, Казань, Сибирский тракт, 35

